

■ Aktuell

## S-Bahn nach Lichterfelde

aus SIGNAL 06/1993 (August 1993), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10001637)  
IGEB

**Wieder einmal lud Bausenator Wolfgang Nagel zu einer medienwirksamen Baustellenbesichtigung, dieses Mal zur S-Bahn auf der Anhalter Bahn. Auf der Trasse, auf der 'Ende 1994' die Züge der S25 von Potsdamer Platz kommend bis Lichterfelde Ost fahren sollen, fuhr am 12. Juli 1993 noch ein Bus und weckte bei langjährigen Lokalredakteuren Erinnerungen an unselige Spurbusplanungen. Zum Glück blieben es damals Planungen, und schon bald werden hier wieder Gleise liegen - zumindest ein Gleis, denn ein Drittel der Strecke wird nur eingleisig hergerichtet.**

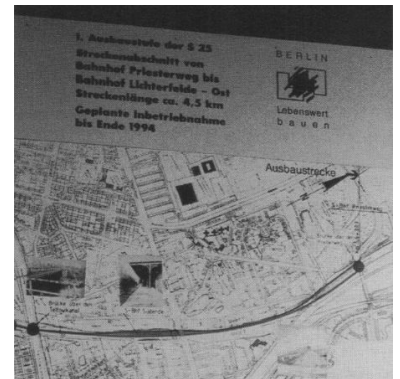
Drei Gründe wurden für die Eingleisigkeit genannt. Anlaß Nummer eins ist die Brücke über den Teltowkanal, die nach dem Krieg nur eingleisig wiederaufgebaut wurde. Ein aufwendiger Neubau der gesamten Brückenanlage konnte hier verhindert werden, stattdessen wird das alte Gitterwerk saniert und in die ausgebesserten Widerlager eingehängt. So seltsam es klingt: Hilfreich für die eingleisige Sparvariante war (wie zuvor schon in Griebnitzsee) die absurde Planung zur Teltowkanalverbreiterung, die bei einem Neubau hätte berücksichtigt werden müssen.

Der zweite Grund für die Eingleisigkeit ist die unklare Fernbahnplanung. Von der Teltowkanalbrücke südwärts bis etwa zur Dillgesstraße wird der eingleisige Abschnitt ausgedehnt. Falls für einen viergleisigen Ausbau der Fernbahn die Gleisachsen verändert werden müssen, braucht man so nur ein Gleis wieder abzubauen.

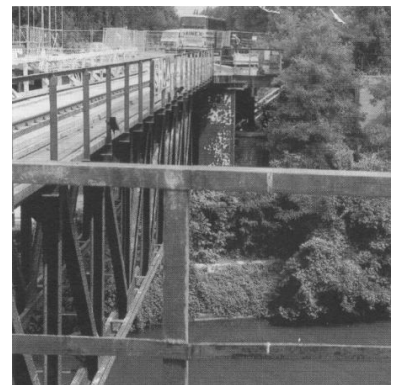
Eine fast so absurde Planung wie beim Teltokanal verbirgt sich hinter Anlaß Nummer drei. Weil die Straßenplaner die gerade erst verbreiterte Leonorenstraße noch einmal verbreitern möchten, wird nur ein Brückenüberbau in die neuen Widerlager eingehängt. Man kann schon heute ahnen, wie es weitergeht: Der Fernbahnausbau wird als willkommener Anlaß für die Straßenverbreiterung genommen, wodurch auch die S-Bahn-Brücke verändert werden muß, was zum Auslöser für die langfristig geplante Verschiebung des S-Bahnhofes Lankwitz über die Leonorenstraße wird und damit natürlich Vorleistungen für die U9 in Form einer Tunnelleiche unter der S-Bahn-Überführung erzwingt (siehe Rathaus Steglitz).

Doch noch ist es nicht soweit. Vorerst wird nur der vorhandene Bahnhof Lankwitz saniert. Die Eingleisigkeit hat sogar den Vorteil, daß ohne großen Aufwand eine behindertengerechte Rampe an den Bahnsteig geführt werden kann. Der geplante 10-Minuten-Takt wird durch die Eingleisigkeit nicht beeinträchtigt, versichert die Bauverwaltung. Das ist theoretisch richtig. Wenn aber ein von Priesterweg kommender Zug nur zwei bis drei Minuten Verspätung hat, kann der Zug aus Lichterfelde Ost schon nicht fahrplanmäßig abfahren. Ob der eingleisige Haltepunkt Lankwitz tatsächlich kein Betriebsengpaß wird, kann also erst die Praxis erweisen.

Beim Bahnhof Südende erfolgte der "bewährte" Totalabbruch. Obwohl (oder gerade weil?) hier keine Verschiebung in welche Richtung auch immer ansteht, wurde der gesamte Bahnsteig abgerissen und neugebaut. Immerhin werden die alten Stützen auf dem Bahnsteig wiederverwendet und das Empfangsgebäude erhalten.



Verkehrssenator Prof. Dr. Herwig Haase und Bausenator Wolfgang Nagel haben am gestrigen Donnerstag grundlegende Positionen zu Projekten des öffentlichen Personennahverkehrs und deren Finanzierung festgelegt. ... Im Sommer [!] 1994 sollen die ersten S-Bahn-Züge auf dieser Strecke [S25] fahren. (Foto: Landespressedienst, 24. Juli 1992)



Sparsame Lösung. Die eingleisige Brücke über den Teltowkanal wird erhalten und saniert. (Foto: B. Strowitzki)

Auch bei dem vorläufigen Endbahnhof Lichterfelde Ost gibt es die Zielplanung, den Bahnhof über die (natürlich viel zu schmale) Königsberger Straße zu verschieben, aber zunächst wird der vorhandene Bahnsteig als "Dauerprovisorium" instandgesetzt. Damit bleibt zunächst auch der großzügige Bahnhofsvorplatz erhalten, der immerhin Platz für einen Taxistand und etliche Busse bietet - und auch für eine Straßenbahnwendeschleife. Instandgesetzt wird zugleich der Übergang zu den Fernbahnsteigen, denn "optimistisch geschätzt 1995/96" (Senatsbauverwaltung) kann man in Lichterfelde Ost wieder von der S-Bahn zum Vorortverkehr umsteigen. Daß die Verlängerung der Regionalbahn von Teltow nicht bereits zur Wiederinbetriebnahme der S-Bahn erfolgt ist mehr als ärgerlich. Dies zeigt erneut, daß durch die große personelle und finanzielle Belastung der DR als Folge der gigantischen Tunnel- und Zentralbahnhofs-Planung an allen anderen Stellen die Bauarbeiten zumindest verzögert werden.

Bis 1984 fuhr die S-Bahn über Lichterfelde Ost hinaus nach Lichterfelde Süd. Dieser Abschnitt wurde im Sommer 1992 aus den Wiederaufbau-Planungen herausgenommen. Ob und wann hier wird, ist völlig ungewiß. Auch auf intensive Nachfragen der Journalisten wollte sich niemand festlegen. Die Senatsvertreter verwiesen auf die Verantwortung der Reichsbahn, deren Zustimmung für eine Weiterführung benötigt werde, was wegen des "Parallelverkehrs" fraglich sei. Bekannt ist diese Argumentation ja bereits von der Hamburger Bahn, wo die DR keinen Bedarf für eine S-Bahn nach Staaken und Falkensee "parallel" zur Regionalbahn sieht. Angesichts dieser Argumentation drängt sich die Frage auf, wie die einen neuen Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel durch Tiergarten parallel zum geplanten Fernbahntunnel mit Regionalbahnverkehr und fast parallel zu einem vorhandenen und keineswegs überlasteten S-Bahn-Tunnel rechtfertigen will.

Trotz der gravierenden Kritikpunkte bleibt festzuhalten: Nicht zuletzt durch den Druck des 1986 erfolgreichen Steglitzer Bürgerbegehrens werden die Lankwitzer und Lichterfelder 1994 endlich wieder "ihre" S-Bahn erhalten. Daß ein Teil der Strecke eingleisig bleibt und die Umsteigewege zum Bus mangels Bahnstufenverschiebungen nicht verkürzt werden, muß, so seltsam das von einem Fahrgastverband klingen mag, als Erfolg gewertet werden. Denn ohne Standardreduzierung gibt es keine schnelle Wiederinbetriebnahme. Durch überzogene Ansprüche wurden in West-Berlin in den 10 Jahren, in denen Senat und BVG für das S-Bahn-Teilnetz zuständig waren, nur wenige stillgelegte S-Bahn-Kilometer wieder in Betrieb genommen, während es im Nachkriegs-Berlin unter schwierigsten Bedingungen gelang, das gesamte Berliner S-Bahn-Netz in nur zwei Jahren wiederaufzubauen. Die S-Bahn-Wiederinbetriebnahme nach Lichterfelde Ost scheint nun das erste Beispiel dafür zu werden, daß der Senat auf die anhaltende Kritik an der Luxussanierung reagiert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001637>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten